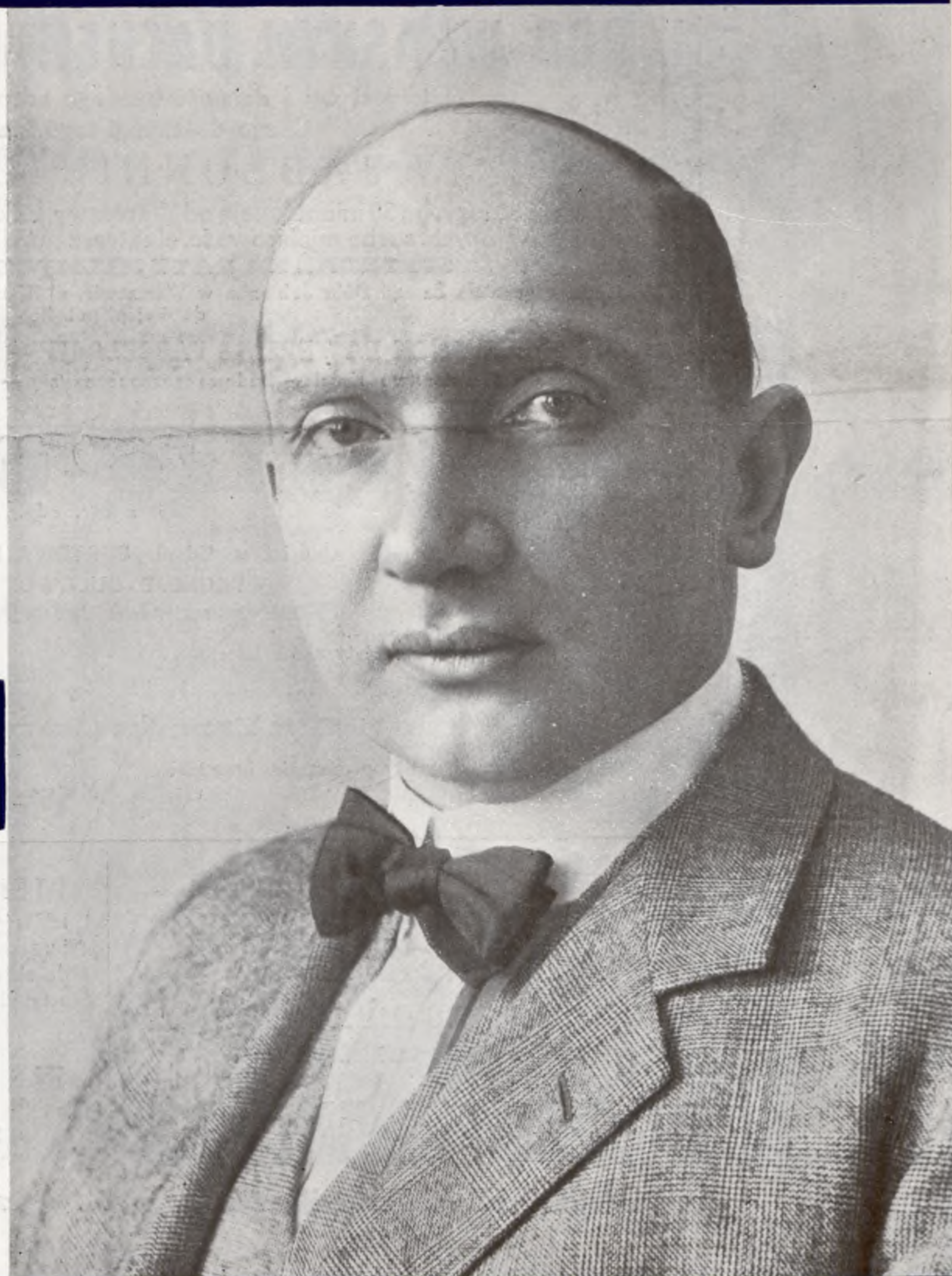
FLOTA NARODOWA

N 7-8

LIPIEC-SIERPIEŃ

1929



MINISTER SPRAW ZAGRANICZNYCH AUGUST ZALESKI RZECZNIK SPRAW MORSKICH NA FORUM MIĘDZYNARODOWEM

ORGAN KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

CENA ZŁ. 1,50

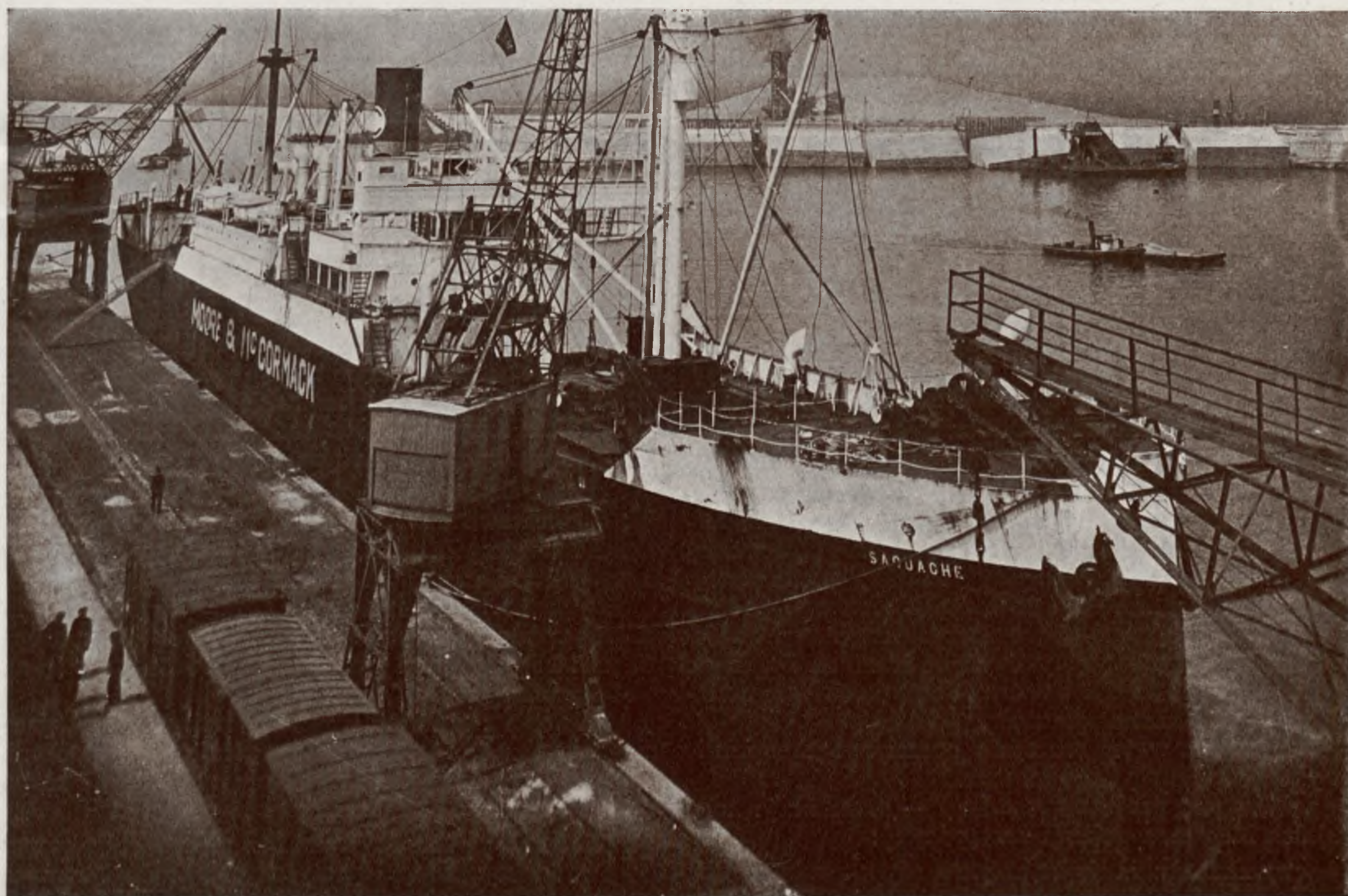
FLOTA NARODOWA

Organ Komitetu Floty Narodowej

POD REDAKCJĄ
STANISŁAWA LECH-TOMCZAKA I RADOSŁAWA KRAJEWSKIEGO

ROK II. WARSZAWA, LIPIEC — SIERPIEŃ 1929 R. Nr. 7/8*).

Z UROCZYSTEGO OTWARCIA BEZPOŚREDNIEJ KOMUNIKACJI GDYNIA—NEW JORK



Statek „Saugache", własność towarzystwa American Scantic Line, w porcie gdyńskim (p. str. 4).

*) w majowym-czerwcowym numerze pomyłkowo dano na okładce numerację: № 3/4, winno było być: № 5/6.

OD WYDAWNICTWA:

Powiadamiamy naszych czytelników, że następne numery „Floty Narodowej" miast podtytułu „Organ Komitetu Floty Narodowej" będą miały podtytuł „czasopismo poświęcone polskiej ekspansji morskiej", to znaczy, że staniemy się pismem niezależnem od Komitetu Floty Narodowej. W posiadaniu tej niezależności będziemy się starali w myśl wytycznych, publikowanych w pierwszym numerze „Floty Narodowej", służyć nadal polskiej sprawie morskiej.

RADOSŁAW KRAJEWSKI:

O ZIEMIE ZAMORSKIE DLA POLSKI

Dziejowy stosunek naszych ojców i praojców do opanowywania bezludnych lub małoludnych ziem globu nie był takim, jakimbyśmy go pragnęli widzieć.

Wprawdzie wszystkie prawie wyspy znajdujące się na północ od Europy były opanowane lub częściowo zaludnione przez plemiona słowiańskie.

Nie dość zorganizowane jednak i nie dość bezwzględne w walce rzesze słowiańskie musiały je oddać szczepom germańskim lub półgermańskim, poczynając od południowej części Wielkobrytanji, gdzie zamieszkiwały plemiona Wilków, a kończąc na wyspach Wenedów i na wyspie plemienia Redarów Rugji na Bałtyku wraz z jej bogatem miastem Arkoną, gdzie, jak dziś do Częstochowy pątniczą pielgrzymi nasi, pątniczyły plemiona słowiańskie do arkońskiej świątyni, by złożyć ofiarę bogom Rugewitowi, Radegastowi i Swantewitowi, jasnemu bogu ziemi i morza.

Plemiona germańskie, zahartowane w walkach z uosobieniem organizacji militarnej Rzymem, były silniejsze, bardziej przewidującą była ich polityka i polityka narodów romańskich, która nie pozwoliła żadnemu ze szczepów słowiańskich na ekspansję morską w wielkim stylu.

Jeśli podróżnicy nasi odkrywali nowe tereny, lądy, to zmuszeni byli oddawać je nie Polsce, lecz Zachodowi Europy lub ginąć od kuli cywilizowanych narodów, jak zginął na Madagaskarze hr. M. Beniowski.

Dążenia Polski do wyjścia za morza spełzły na niczem, zaproszenie szwedzkiej dynastji Wazów na tron polski celem utworzenia unji polsko-szwedzkiej i wyjścia na Bałtyk, stało się powodem wojen o tron ze Szwecją, a dążenie do utrzymania w swem ręku czarnomorskich portów — powodem wojen z narodami turko-tatarskiemi i porywczą i nieobliczalną Kozaczyzną.

Teraz dopiero, gdyśmy się sami przekonali, że możemy budować własne wielkie porty, tworzyć własną marynarkę i handlową ekspansję morską, gdy ministrowie przemysłu i handlu Finlandji, Estonji, Łotwy z uznaniem się wyrażają o naszych czynach i zamierzeniach, poczynamy pojmować, że stosunek Polski do opanowywania terenów zamorskich winien ulec zmianie i że tej zmianie ulec może.

Pierwsza w tej znaczenia państwowego sprawie wypowiedziała się Liga Morska.

W ujęciu programowem Ligi — nasza akcja kolonjalna iść winna po linji następującej:

a) Domagania się 10 proc. schedy z tytułu spadku po b. kolonjach b. cesarstwa niemieckiego. Uzasadnienie powołuje się na fakt, iż przy zdobywaniu, utrzymywaniu i rozwoju swych kolonij — Niemcy posiłkowały się pieniędzmi podatkowemi, czyli zarówno świadczeniami Bawarczyków, Saksończyków, jak i Polaków z Poznańskiego, Pomorza, czy Śląska. Poza tem Polacy narówni z Niemcami służyli w armji kolonjalnej. Stąd więc prawa Polski do części kolonij niemieckich.

b) Dążyć do współpracy gospodarczej na terenie np. kolonij francuskich pod formą kondominium gospodarczego.

c) Penetracji gospodarczo-ludzkiej na terenach, na których są możliwości kolonizacji osadniczej, względnie eksploatacyjnej (Angola, Parana, ewent. Peru).

Krom Ligi Morskiej, jej artykułów i broszur, sprawie tej poświęcili rzeczowe artykuły W. Massalski i dr. W. Rosiński, popierając i uzasadniając jej tezy.

Potrzeba uzyskania terenów kolonjalnych.

Posiadanie terenów kolonjalnych ma wiele stron ujemnych:

1) zmusza posiadające je państwo do znacznych kosztów na administrację ich i na czynienie inwestycyj (budowanie dróg komunikacji lądowej i portów, przygotowywanie terenów do eksploatowania);

2) tworzy możliwość niebezpiecznych politycznych zawikłań z innemi państwami, długotrwałych wojen domagających się posiadania dostatecznej zbrojnej siły morskiej;

3) stawia wobec ewentualności, że zorganizowane kolonje, że włożone inwestycje będą dążyły do wyemancypowania się, do niezależności od metropolji, jak to dziś ma miejsce z kolonjami W. Brytanji, a miało miejsce z kolonjami Hiszpanji.

Skoro jednak dane tereny kolonjalne nadają się do eksploatowania, owe ujemne strony są małoznaczącemi i to specjalnie dla Polski wobec wynikających z posiadania kolonij ich właściwości dodatnich.

Uzyskanie przez Polskę wartościowych kolonji winniśmy uważać jako początek wyzwolenia uśpionych sił w narodzie, początek rzeczywistego odrodzenia się narodu polskiego.

Kolonje polskie to teren dla emigracji ulegającej dotychczas na obczyźnie zniczestwieniu lub wynarodowieniu, to grunt pod nogi dla wyjeżdżających bezpowrotnie co rok 150.000 emigrantów polskich.

Kolonje polskie to brane bez pośredników surowce i produkty krajów egzotycznych, które stanowią w naszym całkowitym corocznym wwozie do Polski jedną trzecią część wartości towarów wwożonych, to

rynek zbytu dla naszej produkcji, to poprawienie naszego największego zła — ujemności bilansu handlowego państwa.

Z krajów egzotycznych sprowadziliśmy w r. 1928 następujące towary (wyliczamy tylko ważniejsze):

	tys. złotych	kwintali
Bawełna surowa	311.816	710.894
Ryż niewyłuszczony	39.477	695.116
Ryż wyłuszsczony	22.106	313.884
Kawa surowa	33.890	73.482
Tytoń w liściach i wiąz.	33.842	98.917
Herbata, opr. cegiełkowej	18.960	22.768
Kakao surowe	15.058	49.035
Kauczuk	12.209	18.805
Pomarańcze i mandarynki . . .	5.659	47.575
Cytryny	6.093	96.699
Migdały	2.559	3.810
Rodzynki wszelkie	2.787	15.446
Fosforyty	8.697	1.457.941
Wanilja	532	101
Razem główn. artyk. kolonjalnych	513.685	

Kolonje polskie to nieodzowny warunek, by Polska stała się istotnie wielkim mocarstwem, rozszerzyła swoje widnokręgi polityczne, gospodarcze, ideowe, by zasiadała nakształt rycerzy Grala przy okrągłym stole mocarstw kolonjalnych, mocarstw światoburczych, mocarstw rządzących globem ziemskim.

Światowe tereny kolonizacyjne i ich eksploatowanie.

Większość z pośród państw spółczesnych: W. Brytanja, Hiszpanja, Portugalja, Francja, Danja uzyskały swe kolonje w 15 i 16-ym wieku, inne, jak Japonja, Włochy, Belgja, Stany Zjednoczone dopiero w dwóch wiekach ostatnich.

Oto liczby absolutne posiadanej ludności i terenów przez poszczególne państwa u siebie i w kolonjach (bez kolonji poniemieckich):

	Kraje macierzyste		Kolonje	
	obszar klm²	zalud. w milj.	obszar klm²	zaludn. w miljon.
W. Brytanja . .	244.000	44.3	34.298.600	391.3
Francja	551.000	39.6	10.409.600	53.0
Portugalja . . .	88.740	5.6	2.427.400	6.9
Belgja	29.500	7.4	2.350.000	8.5
Danja	43.000	3.2	2.176.000	0.03
Holandja	34.200	7.0	2,030.300	49.5
Włochy	312.570	38.8	2.022.430	1.8
Hiszpanja . . .	497.880	20.8	347.300	1.5
Japonja	385.500	55.9	295.200	22.1
Stany Zjedn. . . .	9.429.330	105.7	322.289	12.6
Chile	752.000	3.8	310	0.0
Razem:	12.368.720	332.1	56.678.829	547.2

Zestawienie karykaturalnemi dysproporcjami mówi aż nazbyt hałaśliwie, jak niewspółmiernemi są tereny i ludność krajów macierzystych w zestawieniu z zarządzanemi przez nie kolonjami.

44 miljony Anglików i Szkotów panuje nad niemal 400 miljonami ludności, zamieszkującej tereny 150 razy większe od Wielkobrytanji.

7 miljonów Holendrów panuje nad 50 milj. ludności, znajdującej się poza Holandją i zamieszkującej tereny blisko 70 razy większe od Holandji.

Prawie 40 proc. ogólnego obszaru ziemi zajmują kolonje, będące pod zarządem 11-u państw. Nie wszystkie z tych terenów nadają się do zabudowania i eksploatacji, ale gdybyśmy lądy podbiegunowe i pustynie odliczyli, to i tak przeszło dwie trzecie tych terenów czyli nieomal jedna trzecia terenów globu ziemskiego (149 milj. klm.²) stanowi teren kolonji użytkowych.

Potęga Anglji wyrosła na eksploatowaniu kolonji i wodnych dróg komunikacyjnych.

Tajemnicą tak wyraźnie dodatniego państwowego bilansu płatniczego i handlowego Francji, Holandji i niektórych innych państw są kolonje.

Bez kolonji państwa te miałyby zachwiany swój dobrobyt, zmuszone byłyby do przeobrażenia systemu swej gospodarczości, do ograniczenia swych wydatków, swej konsumpcji.

Możliwość uzyskania kolonij przez Polskę.

Dawne metody zdobywania kolonji, polegały na opanowaniu zbrojnem wyspy i na szczepieniu dżumy, na paleniu osiedli niedość lojalnej ludności wobec nowego władcy, lub na zawieraniu specjalnej umowy z królikiem danego terenu i czynieniu zeń w rezultacie swego urzędnika — metody te są i nieaktualne i nie w polskim duchu.

Były wypadki kupna kolonij, ale nas na kupno narazie nie stać, raczej należałoby zastanowić się, nad otrzymaniem w administrację lub dzierżawę małozaludnionych terenów od państwa, które tych terenów zaludnić nie może swą ludnością (Francja) lub z trudnością zaludnia (Holandja swoją Angolę).

Jest jeszcze i inna możliwość, która winna być wykorzystana w całej swej rozciągłości.

Wr. 1931 Liga Narodów ma przystąpić do rewizji mandatów kolonjalnych odnośnie kolinji poniemieckich, których Niemcy się zrzekły na rzecz mocarstw sprzymierzonych stosownie do art. 119 Traktatu Wersalskiego.

Zarząd poszczególnych poniemieckich kolonij tytułem mandatu 10-letniego został powierzony przez Ligę Narodów według następującego zestawienia Francji, Wielkobrytanji, Japonji i Belgji:

Kolonje poniemieckie:	obszar klm.².	ludność:	Mandatarjusz:
Togo	53.000	747.000	Francja
	34.292	188.000	W.Bryt.
Kamerun	88.671	667.000	W.Bryt.
	429.750	1.882.000	Francja
Połudn.-zach. Afryka	834.990	210.290	W.Bryt.
Afryka wschodnia . .	967.341	4.337.850	W.Bryt.
	53.200	5.000.000	Belgja
Nowa Gwineja połudn.-wsch., wyspy Bismarka i wyspa Nauru . .	236.487	423.267	W.Bryt.
Grupy wysp Karolińskich, Marjańskich i Marszala	2.149	54.425	Japonja
Samoa	2.934	37.865	W.Bryt.
Kiao-Czao	550	195.000	
Ogółem poniem. kol.:	2,703.364	13.742.757	

(dok. nastąpi).

POS. ZALEWSKI O ROZROST NASZEJ MARYNARKI WOJENNEJ

Pos. Stanisław Zalewski, prezes sejmowej komisji morskiej i prezes Wydziału Wykonawczego K. F. N., odnośnie rozbudowy naszej marynarki wojennej wyraził następującą opinję:

Przygotowawcze prace budżetowe są w pełnym biegu. Prasa podała komunikat rządowy, stwierdzający, że poszczególne ministerja złożyły już swe preliminarze i że minister skarbu w najbliższym czasie ustali, jakie wydatki uważa za niezbędne, a które ze względów oszczędnościowych odrzucić wypadnie. Jest to czas właściwy, aby całości prac budżetowych nadać pewien ogólny charakter. Byłoby zwłaszcza pożyteczne, aby możliwie najwięcej pozycyj wydatkowych zyskiwało cechy stałości i aby sporadyczne, powiedzmy improwizowane, co roku wydatki, bez precedensów i następstw były zredukowane do minimum. Gdy się zbliżymy do tego celu, budżet nasz stanie się doskonalszy, a życie państwowe tak ściśle z budżetem związane, popłynie normalniej, bez wyskoków i inowacyj, które dziś jeszcze z pewną łatwością „wstawia się w budżet".

Aby ten cel osiągnąć ministerja muszą opracowywać swe plany na kilka lat zgóry. Muszą ustalać sfery swego zainteresowania, dostosowując je do swych finansowych możliwości. Trzeba będzie zerwać z zasadą robienia wszystkiego, na wyrywki, „o ile są kredyty". Natomiast te wydatki, które wynikają z ogólnego planu pracy państwowej, obliczonej na dłuższą metę, muszą być dokonywane i parlament musi zdawać sobie sprawę z tego, że zdecydowawszy się na pierwszy wydatek z danej serji, w ciągu kilku lat tę pozycję powtarzać będzie musiał.

Jest zadaniem zarówno rządu, jak sejmu, doprowadzenie do ustalenia się budżetu, w granicach możliwości praktycznych. Trzeba tylko, aby dążenie w tym kierunku stało się powszechne, a zwłaszcza, aby poszczególne ministerja zaprzestały ciągłego rozszerzania swych kompetencyj. Etatyzm jest, oczywiście, największym wrogiem stałego budżetu, gdyż, podejmując co chwila nową inicjatywę, to nakazuje urzędowi zakup fabryki, to nowe głębi szyby, to czyni zapasy artykułów spożywczych, to wreszcie kupuje coś, lub sprzedaje, pragnąc dotrzymać kroku zdrowemu życiu gospodarczemu, a stale spóźniony, niedołężny, stratny, w oparciu o budżet szuka ratunku i nieograniczone swe apetyty stara się zaspokoić na koszt ogółu obywateli, „wstawiając do budżetu" coraz nowe pozycje.

Ale wytrzymałość budżetu ma swoje granice, a elastyczność jego nie jest wielka. Przerost improwizacji nad stałością daje się niekiedy odczuć w tych pozycjach, które ze szczególną starannością powinny być powtarzane i które w budżecie należałoby opancerzyć.

Jako przykład klasyczny należy przytoczyć kwestję marynarki wojennej. Sprawa ta była poruszana w komisji budżetowej przy rozważaniu prelimarza na rok bieżący. Wniosek klubu narodowego ustalenia programu finansowego marynarki wojennej na czas dłuższy przepadł. Warto podkreślić, że głosowali przeciw niemu nietylko socjaliści, ale i blok bezpartyjny, który nie chciał uchwalić pozycji, nie proponowanej przez rząd. W ten sposób konieczne ustalenie jednej z pozycyj „opancerzonych" uległo zwłoce. Błąd ten w roku bieżącym nie powinien się powtórzyć. Bez względu na oszczędności budżetowe, należy dążyć do opracowania programu naszej morskiej siły zbrojnej na dłuższy okres czasu. Posiadanie własnego wybrzeża nakłada na nas obowiązki, które musimy wykonać. Nasze możliwości finansowe nie pozwalają nam zbyt daleko się posuwać, ale pewien minimalny program musi być urzeczywistniony. Istniał on przed kilku laty, był już opracowany i w myśl przyjętych zasad pewne prace uskuteczniono. Jednostki, spuszczone w tym roku na wodę w dokach francuskich, są widomym tego rezultatem. Najwyższy czas myśleć o dalszym ciągu. Jest to nieskończenie ważniejszy obowiązek państwa, niż gromadzenie rezerw zbożowych, lub prowadzenie zakładów graficznych. Ludzie kompetentni wiedzą, że straty poniesione przez państwo wskutek polityki zbożowej, równają się obfitemu budżetowi marynarki wojennej średniego państwa... Jeżeli nawet obliczenie to nie jest zupełnie ścisłe, to w każdym razie może się ono stać cenną wskazówką, gdzie szukać pokrycia na wydatki floty. Nie wdając się narazie w ocenę ich wysokości, należy mieć nadzieję, że z tegorocznych rozpraw budżetowych wyłoni się plan, opracowany na dłuższą metę, wprowadzający stałą pozycję do budżetu na potrzeby naszej marynarki. Obecnie kierownictwo marynarki wojennej ma głos. Musi on być umiarkowany, ale dość wyraźny na to, aby mogły być zrozumiane przez opinję konieczności, wynikające z faktu posiadania własnego dostępu do morza.

PRZEMÓWIENIE P. MINISTRA KWIATKOWSKIEGO NA OTWARCIU LINJI OKRĘTOWEJ GDYNIA–NEW YORK

25 sierpnia odbyła się uroczystość otwarcia bezpośredniej komunikacji Gdynia — Nowy Jork, którą stale utrzymywać będą okręty towarzystwa „The American Scantic Line". Na uroczystość przybyli z Warszawy specjalnym pociągiem min. przemysłu i handlu Kwiatkowski, poseł St. Zjednoczonych Stetson, doradca finansowy Banku Polskiego Dewey, dyrektor departamentu inż. Nossowicz, dyrektor departamentu St. Starzyński, zastępca naczelnika wydziału prasowego M. S. Z. Drymmer oraz szereg osób ze świata urzędniczego, gospodarczego i prasy.

O godz. 1-ej w poł. „Scantic Line" wydało na cześć zaproszonych gości śniadanie, w czasie którego p. minister Kwiatkowski wygłosił następujące przemówienie:

„Sądzę, że najważniejszemi ideami współczesnemi jest konieczność zrozumienia, że pomyślność i szczęście jednych narodów i państw nie jest rezultatem ucisku i eksploatacji innych narodów, a przeciwnie — powodzenie jednego narodu mnoży powodzenie i rozwój wszystkich innych. Szczególnie w dziedzinie gospodarczej współpraca międzynarodowa stała się koniecznością. Polska posiada szereg podstawowych warunków nietylko dla szerokiego własnego rozwoju, ale równocześnie dla korzystnej współpracy gospodarczej z innemi narodami, posiadając bowiem liczną ludność, szybko przyrastającą, pracowitą i skromną w wymaganiach, posiadającą wielkie źródła surowców i doświadczenie gospodarcze i przemysłowe, jak to udowodniła choćby Powszechna Wystawa w Poznaniu, Polska jest w stanie wchłonąć wielką ilość różnych obcych produktów, celem usprawnienia i rozwoju swego własnego gospodarstwa oraz celem podniesienia stopy życiowej swej ludności. Proces ten może się odbywać tem prędzej i tem silniej, im łatwiej zdoła Polska uzyskać rynki zbytu dla swoich produktów i stosunki finansowe z głównemi rynkami pieniężnemi. Już dotychczasowy rozwój stosunków ekonomicznych w Polsce wskazał, że zadanie to może być osiągnięte głównie dzięki otwarciu komunikacji morskiej. Praca ta znajduje się dopiero w zaczątkach, ale już dziś mogliście panowie stwierdzić jej realne postępy i jej pozytywną wartość, poświęconą idei pokojowej i pokojowej współpracy międzynarodowej. Czyż mógłby ktokolwiek w Polsce zapomnieć, że ta możność realnej pracy w Gdyni i na morzu, dająca nam możność istnienia i możność rozwoju, wiąże się z nazwiskiem wielkiego prezydenta St. Zjednoczonych Wilsona, który pierwszy z całym naciskiem postawił postulat nieskrępowanego dostępu Polski do morza? Jakże wielkodusznie i sprawiedliwie odwdzięczyły się dzisiejsze St. Zjednoczone Polsce Kościuszków i Pułaskich, która w przeszłości łączyła się w walce o ideał wyzwolenia narodu amerykańskiego. Jestem więc i dziś niezmiernie szczęśliwy, że w wysiłku naszej pracy morskiej w samym jej początku nie zabrakło tu w Gdyni placówki, reprezentującej ideę współpracy polsko-amerykańskiej. To też życzę panom przedstawicielom „Scantic Line" w imieniu rządu polskiego i całego narodu polskiego jaknajlepszego powodzenia w ich wysiłku, którym dowiedli realnie, że nietylko żywią uczucia prawdziwej przyjaźni dla Polski, ale — co jest dla nas jeszcze cenniejsze, że wierzą w powodzenie gospodarcze polskiej pracy".

Oprócz p. ministra głos zabierali dyrektor generalny „Scantic Line" p. Lee, poseł St. Zjedn. Stetson, dyr. Nosowicz, prezydent m. Gdyni Bilek, ks. biskup sufragan Kubina.

Przemówienie wygłosił poseł Stanów Zjednoczonych p. Stetson, który podkreślił, że nietylko Wilson był przyjacielem Polski, nie mniejszym bowiem przyjacielem Polski jest obecny prezydent Hoover.



Towarzystwo American Scantic Line otrzymało wyłączne prawo przewożenia poczty ze Stanów Zjednoczonych Ameryki półn. do Polski. Oto moment przeładowywania poczty w porcie gdyńskim.

POLSKI HANDEL MORSKI ZA PIERWSZE PÓŁROCZE 1929 R.



P. Zaleski, kapitan portu Gdynia, w swoim gabinecie.

ZMIANA ROZKŁADU LOTÓW.

Z dniem 16 b. m. wprowadzony został na polskich szlakach powietrznych jesienny rozkład lotów.

Nowy rozkład lotów zezwala na odbycie podróży powietrznej w jednym dniu z przesiadaniem na linjach:

Kraków — Katowice — Poznań — Bydgoszcz — Gdańsk.

Kraków — Katowice Warszawa,
„ „ Gdańsk,
„ „ Brno,
„ „ Wiedeń,
Lwów — Warszawa — Gdańsk,
„ „ Poznań,
Warszawa — Katowice — Kraków) — Wiedeń, lub w kierunku odwrotnym.

W r. b. podobnie, jak w roku ubiegłym nasz import przez porty morskie w pierwszym półroczu wzrósł:

W r. 1928 przywieziono:

przez Gdańsk	8.581293 q.	wartości 475.628	tys. zł.
przez Gdynię	526.652 q.	„ 12.242	„ „
wywieziono:			
przez Gdańsk	33.178.502 q.	„ 303.845	„ „
przez Gdynię	7.252.582 q.	„ 21.062	„ „

Zmniejszenie nastąpiło tylko w eksporcie naszym przez Gdańsk i obniżona została wartość towarów importowanych przez Gdańsk, jakkolwiek wzrósł tonaż.

Ze względu na niezwykłe mrozy w r. b. nie można sądzić o wzroście naszego handlu morskiego wyłącznie na podstawie porównania półrocza roku bież. z poprzednim: ruch towarowy w miesiącach letnich wzmógł się znacznie i znacznie przewyższa ruch towarowy tych samych miesięcy poprzedniego roku.

W czerwcu r. b. przywieziono:

przez Gdańsk	1.708.630 q.	wartości 67.002	tys. zł.
przez Gdynię	366.880 q.	„ 12.248	„ „
wywieziono:			
przez Gdańsk	5.646.271 q.	„ 50.164	„ „
przez Gdynię	2.389.518 q.	„ 6.758	„ „

PRZYWÓZ I WYWÓZ POSZCZEGÓLNYCH RODZAJÓW TOWARÓW
przez nasze porty podczas pierwszego półrocza 1929 r.

Grupy towarów	Ogółem do Polski i z Polski		w tem przez Gdańsk		w tem przez Gdynię	
	q	1 000 zł.	q	1 000 zł.	q	1 000 zł.
			PRZYWÓZ:			
OGÓŁEM	*27 219 015*	*1 657 045*	*8 963 945*	*416 317*	*845 414*	*27 667*
Produkty spożywcze	2 300 105	242 856	904 373	107 921	210 783	13 485
Zwierzęta	szt.-*t* 28 375	1 764	s.-*t* 8 437	881	—	—
Produkty zwierzęce	156 971	115 462	23 984	18 252	318	177
Materjały i wyroby drzewne	305 774	14 314	25 951	3 676	9	2
Rośliny i ich części oddz. niewym. . .	270 966	24 332	138 986	10 704	1 914	61
Materjały budowlane i wyr. ceram. . .	6 055 401	21 961	167 728	1 262	4 024	45
Minerały oddz. niewym. i wyr. z nich .	5 362 170	60 025	1 905 029	12 645	—	—
Szkło i wyroby szklane	45 203	6 595	864	303	0	0
Paliwa, asfalt, ropa i pochodne	1 534 926	9 621	202 536	1 964	—	—
Gumelastyka	32 200	21 689	9 466	8 404	478	125
Materjały i przetw. chemicz. nieorg. . .	5 204 165	96 258	2 709 137	48 319	465 633	6 945
Materjały i przetw. chemicz. org. . . .	448 862	70 480	170 983	26 600	252	16
Farby, barwniki i lakiery	45 639	12 712	8 558	906	—	—
Różne przetwory chemiczne	29 358	8 682	8 234	2 644	30	17
Metale i wyroby z metali	3 827 202	146 899	2 506 791	59 968	158 986	2 553
Metale szlachetne	*g* 3 424 922	4 055	*g* 53 021	115	—	—
Maszyny i aparaty	330 947	155 072	52 875	28 597	260	133
Przyrządy i materj. elektrotechniczne .	58 983	46 976	7 217	8 768	8	3
Wyroby zegarmistrzowskie	781	4 757	6	61	—	—
Instrumenty muzyczne	3 467	5 621	328	585	0	0
Broń i amunicja	648	2 042	135	315	0	0
Środki komunikacji	82 063	57 333	41 212	27 009	27	3 140
Papier i wyroby z papieru	394 450	37 792	53 122	3 708	58	19
Książki, pisma i obrazy	14 539	10 607	1 108	1 377	2	2
Materjały i wyroby włókniste	702 831	439 790	22 983	31 523	2 631	940
Odzież i konfekcja	2 105	12 235	376	2 464	0	2
Galanterja	1 830	4 849	152	752	0	0
Instrumenty, przyb. szkolne i t. p. . .	7 420	22 253	1 811	6 594	1	2
Towar zbiorowy	9	13	0	0	—	—
			WYWÓZ:			
OGÓŁEM	*89 606 518*	*1 223 874*	*28 754 091*	*230 138*	*9 818 645*	*28 168*
Produkty spożywcze	5 032 127	303 776	2 073 674	106 394	100 403	3 503
Zwierzęta	s.-*t* 639 510	98 785	szt.-*t* 8 099	3 990	szt.-*t* 36	17
Produkty zwierzęce	77 229	29 196	11 502	6 464	1	1
Materjały i wyroby drzewne	16 426 520	214 404	2 776 151	61 245	683	72
Rośliny i ich części oddz. niewym. . .	599 155	41 557	124 307	13 959	1 924	139
Materjały budowlane i wyr. ceram. . .	2 485 302	5 627	339 268	2 713	—	—
Minerały oddz. niewym. i wyr. z nich .	708 625	1 953	248	25	—	—
Szkło i wyroby szklane	5 304	614	51	10	—	—
Paliwa, asfalt, ropa i pochodne	61 240 405	205 880	23 130 389	70 161	9 715 474	24 408
Gumelastyka	5 948	4 172	284	152	—	—
Materjały i przetw. chemicz. nieorg. .	581 021	13 466	213 067	3 448	—	—
Materjały i przetw. chemicz. organ. .	199 194	10 160	33 869	1 588	—	—
Farby, barwniki i lakiery	25 767	2 982	1 990	285	—	—
Różne przetwory chemiczne	21 894	2 475	15 706	1 549	1	0
Metale i wyroby z metali	1 864 413	154 842	24 132	1 647	—	—
Metale szlachetne	*g* 214 209	412	*g* 27 023	13	—	—
Maszyny i aparaty	27 237	8 640	1 403	458	39	1
Przyrządy i materj. elektrotechniczne .	5 112	718	99	100	—	—
Wyroby zegarmistrzowskie	5	44	0	6	—	—
Instrumenty muzyczne	170	230	4	16	—	—
Broń i amunicja	19	74	7	22	7	13
Środki komunikacji	1 976	783	132	231	—	—
Papier i wyroby z papieru	61 981	3 516	4 157	276	101	8
Książki, pisma i obrazy	2 960	2 843	673	1 022	0	0
Materjały i wyroby włókniste	229 576	106 175	2 600	1 864	12	6
Odzież i konfekcja	3 080	6 162	212	961	—	—
Galanterja	205	1 176	48	553	—	—
Instrumenty, przyb. szkolne i t. p. . .	441	2 321	118	985	—	—
Towar zbiorowy	852	891	0	1	—	—

PRZEDSIĘBIORSTWO PAŃSTWOWE „ŻEGLUGA POLSKA“

Nie słyszano dotychczas o żeglugowem morskiem przedsiębiorstwie państwowem, które byłoby dochodowem, t. j. takiem, w którem otrzymane opłaty za przewóz towarów pokrywałyby z nadwyżką wszelkie koszta przedsiębiorstwa samego.

Nie znaczy to bynajmniej, by te deficytowe państwowe przedsiębiorstwa żeglugowe nie przynosiły korzyści swemu państwu.

Wzmożenie wywozu, ożywienie stosunków handlowych w myśl polityki gospodarczej państwa, a tem samem uaktywnianie państwowego bilansu handlowego, przynosi zwykle tak znaczne korzyści, że opłaci się subsydjować i pokrywać nawet znaczne deficyty takiego przedsiębiorstwa.

W nowych warunkach początkowe wysiłki, skierowane ku stworzeniu prywatnych przedsiębiorstw żeglugi morskiej nie były dość owocne. Brak kapitału, brak długoterminowych kredytów państwowych na hipoteki okrętowe, znaczna podaż statków i tem samem spadek frachtów okrętowych w okresie powojennym, brak dokładnej znajomości stosunków w sferze handlu morskiego utrudniały wejście i utrzymanie się na stałe na rynku, naszym prywatnym przedsiębiorstwom żeglugowym.

Z woli konieczności z polskiej racji stanu powstało przedsiębiorstwo państwowe „Żegluga Polska“.

Rząd i Sejm z góry były przygotowane, że przedsiębiorstwo to będą zmuszone podtrzymywać drogą bezzwrotnych zasiłków, że utrzymanie przedsiębiorstwa i jego rozrost pochłoną znaczne sumy.

Powstało P. P. Żegluga Polska jako konieczność państwowa, jako pionier niosący banderę polską do portów, prowadzących z Polską najbardziej ożywiony handel i jako taran, wyłamujący bramy na obce rynki przed polską polityką handlową i stojący na straży tych rozwartych przed nimi bram.

W styczniu 1927 roku uruchomiono pierwszych pięć statków towarowych o pojemności 3.000 ton każdy. Statki te nabyto okazyjnie we Francji po niskiej stosunkowo cenie.

Ta maleńka flota handlowa zaczęła swą pracę od przewożenia eksportowych artykułów polskich, a przedewszystkiem węgla i drzewa. Wkrótce wyrobiła sobie dobrą markę nietylko na Bałtyku, ale i w portach zachodnio-europejskich, ze względu na solidne załatwianie klijentów, dobry personel, solidność statków, oraz ładowność.

W tymże 1927 roku, flota nasza powiększyła się o przejęty od wojska statek „Warta“ pojemności około 4.200 ton, oraz o nabyty nowy statek „Tczew“, wybudowany w Holandji, pojemności 1.100 ton.

Tych siedem pierwszych polskich statków państwowych odbyło w 1927 roku 117 podróży, przebyły ogółem powyżej 65 tysięcy mil morskich i zawinęły 148 razy do portów zagranicznych, a 100 razy do portów krajowych, przewiozły przeszło 300 tysięcy ton różnych ładunków, w tem przeważnie węgiel, drzewo, nawozy sztuczne i łom żelazny.

W 1928 roku przybywają dalsze dwa statki: o pojemności 5020 ton. Tym sposobem w okresie tego roku „Żegluga Polska“ dysponowała 9-ma statkami, które odbyły 157 podróży, a ilość przewiezionego towaru wyniosła 430.858. ton.

Oprócz statków towarowych „Żegluga Polska“ posiada jeszcze 5 pasażerskich, z których dwa — „Gdynia“ i „Gdańsk“ służą do komunikacji pomiędzy portami polskiego wybrzeża i do dalszych wycieczek po Bałtyku. Trzy inne statki — „Jadwiga“, „Wanda“ i „Hanka“ — utrzymują komunikację pomiędzy Gdynią, Helem, Jastarnią, Sopotami i Gdańskiem.

Majątek tego państwowego przedsiębiorstwa wynosi dziś około 20 miljonów złotych.

Rozwój przedsiębiorstwa dość wydatnie rozpada się na dwa okresy:

Pierwszy okres: Walka o zdobywanie ładunku przez t. zw. „eksploatację dziką“ to znaczy nie tworzenie stałych linij okrętowych, lecz eksploatowanie statków od wypadku do wypadku. Ten okres trwał przez rok 1927 i 1928 i znamienny jest tem, że statki P. P. „Żegluga Polska“ przewoziły ładunki między portami zagranicznemi (w r. 1927 przewieziono 48.635 ton, w r. 1928 już tylko 26,155 ton).

Drugi okres: Tendencja do stabilizacji ruchu statków, do przewożenia towarów tylko z naszych i do naszych portów, do utrzymywania możliwie stałej komunikacji między naszemi portami, a naszemi rynkami zbytu. Okres ten rozpoczął się z początkiem r. b. i jest wstępem do okresu trzeciego, który niezadługo nastąpi jako zwykła konsekwencja, jako dalszy etap rozwoju naszej ekspansji żeglugowej.

„Żegluga Polska“ spełniła swoją rolę „pioniera i taranu“ będzie się stopniowo coraz bardziej rozrastała w ilość statków, w posiadanie stałych ładunków, będzie niewątpliwie stała na straży zdobytych rynków i wychodząc ze stanowiska salus rei publicae suprema lex esto, będzie musiała wypracować właściwy stosunek do prywatnych polskich przedsiębiorstw żeglugowych, co zresztą już się ujawnia w stosunku do półprywatnego przedsiębiorstwa polsko-brytyjskiego T-wa Okrętowego.

Prywatne przedsiębiorstwa żeglugowe mogłyby wykorzystać narazie niepożądaną konkurencję dla przedsiębiorstwa państwowego.

Winniśmy wszystko czynić, by to przedsiębiorstwo chronić przed tem, co hamuje jego rozkwit, ale również *winniśmy popierać jak najbardziej rozwój prywatnych przedsiębiorstw żeglugowych pod banderą polską.* Stąd też stworzenie warunków, by państwowe i prywatne przedsiębiorstwa polskie stwarzały sobie jaknajmniejszą konkurencję, jest zadaniem najbliższej przyszłości.

Jak z niżej podanego zestawienia widzimy: głównym ładunkiem wywozu dla statków P. P. „Żeglugi Polskiej“ są: węgiel, drzewo, niekiedy sól. Głównym produktem wwozu — ruda, złom, fosforyty i tomasówka.

Obroty w stosunku do ogólnego obrotu towarowego tylko Gdyni (w r. 1928 obrót towarowy Gdyni — 1,956,020 ton) niewielkie, stanowiące niespełna 20%, wydatnie podkreślają potrzebę dalszego rozwoju P. P. „Żegluga Polska“ i przedsiębiorstw prywatnych.

RUCH TOWARÓW PRZEWIEZIONYCH STATKAMI P. P. „ŻEGLUGA POLSKA"*)

Rok-Miesiąc	Ogółem ton	Węgiel	Drewno	Ruda i złom	Nawozy Fosforyty	Nawozy Tomasówka	Sól	Drobnica i rożne
				OGÓŁEM				
1927	*308 060*	*193 685*	*68 265*	*22610*	*6 800*	*16105*	—	*595*
1928	*430 800*	*266 687*	*20 951*	*57 964*	*39 280*	*17 400*	*1 760*	*26 758*
1929								
I — VI	170 536	104 668	1 317	28 290	19 368	13 726	—	3 167
I	28 599	21 351	—	5 602	918	—	—	728
II	—	—	—	—	—	—	—	—
III	25 679	9 554	—	5 015	4 000	5 335	—	1 775
IV	30 581	24 245	—	3 545	—	2 791	—	—
V	36 334	17 124	1 317	2 779	8 850	5 600	—	664
VI	49 343	32 394	—	11 349	5 600	—	—	—
				W przywozie do Polski				
1927	*44 044*	—	—	*17 244*	*6 800*	*15 405*	—	*595*
1928	*130 166*	*2 403*	*2 611*	*55 084*	*38 180*	*17 400*	—	*14 488*
1929								
I — VI	64 551	—	—	28 290	19 368	13 726	—	3 167
I	7 248	—	—	5 602	918	—	—	728
II	—	—	—	—	—	—	—	—
III	16 125	—	—	5 015	4 000	5 335	—	1 775
IV	6 336	—	—	3 545	—	2 791	—	—
V	17 893	—	—	2 779	8 850	5 600	—	664
VI	16 949	—	—	11 349	5 600	—	—	—
				W wywozie z Polski				
1927	*219 381*	*151 116*	*68 265*	—	—	—	—	—
1928	*74 479*	*245 979*	*18 340*	—	—	—	*1 760*	*8 400*
1929								
I — VI	105 985	104 668	1 317	—	—	—	—	—
I	21 351	21 351	—	—	—	—	—	—
II	—	—	—	—	—	—	—	—
III	9 554	9 554	—	—	—	—	—	—
IV	24 245	24 245	—	—	—	—	—	—
V	18 441	17 124	1 317	—	—	—	—	—
VI	32 394	32 394	—	—	—	—	—	—
				W przewozie między portami zagranicznemi				
1927	*48 635*	*42 569*	—	*5 366*	—	*700*	—	—
1928	*26 155*	*18 305*	—	*2 880*	*1100*	—	—	*3 870*
1929								
I — VI	—	—	—	—	—	—	—	—
I	—	—	—	—	—	—	—	—
II	—	—	—	—	—	—	—	—
III	—	—	—	—	—	—	—	—
IV	—	—	—	—	—	—	—	—
V	—	—	—	—	—	—	—	—
VI	—	—	—	—	—	—	—	—

*) Statki „Katowice". „Kraków", „Niemen", „Poznań", „Tczew", „Toruń", „Wilno", „Wisła" i „Warta"
Źródło: Dane Gł. Urząd Statyst.

KONTO P. K. O. 30 JEST KONTEM KOMITETU FLOTY NAROD., KONTO ZAŚ W P. K. O. 18981 JEST KONTEM CZASOPISMA „FLOTA NARODOWA". PROSIMY PP. WPŁACAJĄCYCH O ROZRÓŻNIANIE TYCH DWÓCH ODRĘBNYCH KONT.

DZIAŁ ORGANIZACYJNY K.F.N.

KONFERENCJA GEN. M. ZARUSKIEGO Z MIN. ZALESKIM.

W dn. 10 lipca r. b. sekretarz generalny Komitetu Floty Narodowej gen. Marjusz Zaruski odbył konferencję z Ministrem Spraw Zagranicznych Augustem Zaleskim, w sprawie poruszenia wszystkich placówek dyplomatycznych polskich w kierunku propagowania idei Komitetu Floty Narodowej wśród Polaków mieszkających poza granicami Państwa.

OKÓLNIK MINISTRA POCZT I TELEGRAFÓW INŻ. IGNACEGO BOERNERA.

Minister Poczt i Telegrafów inż. Ignacy Boerner wydał okólnik do podwładnych pracowników, aby czynnie popierali akcję Komitetu Floty Narodowej.

INSPEKCJA ORGANIZACYJNA.

Z ramienia Centrali K. Fl. N. w sprawach organizacyjnych odwiedził bardziej żywotne środowiska województwa lubelskiego i białostockiego inspektor K. Fl. N. St. Lech - Tomczak. Głównym celem podróży inspektora Tomczaka było powołanie do życia komitetów wojewódzkich w wyżej wymienionych województwach. Na skutek okólników pp. wojewodów powstanie w każdym powiecie koło powiatowe, na czele którego stanie starosta miejscowy.

APEL KOMITETU FLOTY NARODOWEJ DO WSZYSTKICH PRACOWNIKÓW SAMORZĄDOWYCH.

Niepodległość i dobrobyt kraju i jego obywateli jest w dużej mierze zależny od odpowiedniego wykorzystania dostępu do morza. Polska musi posiadać liczną flotę morską, aby móc przewozić swoje towary i emigrantów. Obecnie płacimy rocznie obcym za przewóz surowca bogactw naturalnych aż 350 miljonów. Palącą więc potrzebą jest budowanie i kupowanie jak największej ilości okrętów, dlatego też Ustawą Sejmową z dn. 16 lutego 1927 r. został powołany do życia Komitet Floty Narodowej, posiadający w Zarządzie najwyższych dostojników Państwa, a który ma za zadanie z najdrobniejszych wkładek gromadzenie funduszów na zakup okrętów. Akcja Komitetu Floty Nar. dąży do pozyskania na członków, przy małej wkładce rocznej 1 złoty, wszystkich obywateli Rzeczypospolitej. Uświadomione społeczeństwo polskie śpieszy z groszem ofiarnym na rzecz budowy floty morskiej, czego dowodem jest zakup okrętu szkolnego dla Szkoły Marynarki Handlowej przez Kom. Fl. Nar.

Komitet Floty Narodowej zwraca się z gorącym apelem do wszystkich pracowników samorządowych, aby w tej akcji ogólnopaństwowej i w tym nowym wysiłku narodu wzięli czynny udział, czy to przez zakładanie miejscowych kół Kom. Fl. Nar., czy też przyjęcie na siebie funkcji t. zw. członka korespondenta (który ma za zadanie zjednywanie i zapisywanie członków).

Ufamy, że na nasz apel i zaproszenie do twórczej współpracy wszyscy pracownicy samorządowi staną pod sztandarem Kom. Fl. Nar., jak jeden mąż.

Wierzymy! Czekamy!

Sekretarz Generalny Kom. Fl. Nar.

(gen M. Zaruski).

UZDROJOWISKA POPRĄ CELE FLOTY NARODOWEJ.

8 ub. m. bawiła w tut. Urzędzie Wojewódzkim delegacja Komitetu Floty Narodowej w osobach p. Zofji Kasimirowej i p. Stefana Mańkowskiego w sprawie poparcia akcji Komitetu Floty Narodowej w uzdrowiskach woj. lwowskiego. Akcja ta doznała życzliwego poparcia ze strony Urzędu Wojewódzkiego, który polecił pp. Starostom poprzeć akcję Komitetu Floty Narodowej w swem zakresie. Zaznaczamy przytem, że uzdrowiska państwowe już od miesiąca pobierają na budowę Floty Narodowej od kuracjuszów 5-groszowe datki przy kupnie biletów kąpielowych.

Jak się dalej dowiadujemy, Komitet Floty Narodowej istniejący od 2 lat rozporządza funduszami, pozwalającemi na kupno nowego statku szkolnego. Pertraktacje w sprawie kupna prowadzi gen. Zaruski, gen. sekretarz K. Fl. N.

P. F. N. W BYDGOSZCZY.

Okręgowy Komitet Fl. Nar. Bydgoszcz donosi, że Sekretarjat tegoż Komitetu urzędzie w Ratuszu — Magistracie pokój 24 II p. telefon Magistrat 600, godziny przyjęć od 11—14.

Zarazem Kom. Fl. Nar. zwraca się do wszystkich czytelników naszego pisma o zapisywanie się na członków Komitetu Floty Nar. Członkiem Komitetu powinien być każdy Polak, któremu leży na sercu dobro i potęga naszej ojczyzny, gdyż tylko przez bogatą Flotę morską będziemy definitywnie w rzędzie najpotężniejszych Państw świata, tembardziej, że członkiem Komitetu może być każdy od najbiedniejszego do najbogatszego Polaka przez dorzucenie swą składką cegiełki na budowę floty narodowej. Członkiem wspierającym Kom. Fl. Nar. może być każda osoba fizyczna lub prawna, opłacająca składkę w wysokości 1 zł. rocznie, wspierającym czynnym opłacający 1 zł. miesięcznie, wspierającym — opiekunem opłacający 10 zl. miesiecznie. Prócz tego Komitet Fl. Nar. przyjmuje dobrowolne składki, zebrane w Instytucjach czy urzędach jednorazowo lub też pojedyńczych osób w dobrowolnej sumie. Do Okręgu Bydgoskiego należą powiaty: Bydgoski, Zniński, Szubiński, Inowrocławski, Strzeliński, Wyrzyski, miasta Bydgoszcz i Inowrocław. W tych Powiatach są już w organizacji koła powiatowe i lokalne.

K. F. N. W KATOWICACH.

Celem zbierania funduszów na rzecz budowy silnej floty morskiej rozporządzeniem P. Prezydenta Rzplitej z dnia 16. 2. 1927 r. (Dz. Ust. 23. 3. 27 r. Nr. 27 poz. 206) został powołany do życia Komitet Floty Narodowej w Warszawie. Spotykamy się ze zdaniem, jako w Polsce istnieje już tyle organizacyj, że zakładanie jakiejś nowej jest zbyt obciążającem budżet obywateli. Twierdzenie takie świadczy o małem zrozumieniu doniosłości posiadania silnej i potężnej własnej floty morskiej.

Z historji wiemy, że starali się o jak najsilniejszy dostęp do morza Grecy, Rzymianie, Fenicjanie i t. d. Wiedzieli oni, że morze to jest bramą otwartą, przez którą płyną bogactwa. Polska, dążąc do mocarstwowego rozwoju, powinna się starać o posiadanie własnej silnej floty.

Z chwilą, kiedy skarb Państwa będzie miał znaczny dochód z morza, to siłą faktu zmniejszą się podatki i nastąpi cały szereg ulg dla obywateli. By jednak to nastąpiło — musimy mieć silną flotę morską.

Niemcy wiedzą dobrze o doniosłości swego „Flottenvereinu", to też starają się wywołać w Polsce jak największy brak zaufania do Komitetu, podając w prasie nieprawdziwe a szkodliwe wiadomości o rzekomych defraudacjach, kradzieżach, by zrazić obywatelstwo, a tem samem uszczuplić dochody Komitetu.

Utworzenie własnej flotyli uzależnione jest od nas samych. Stanowczo nie wolno traktować problemu morskiego po macoszemu. Morze jest dla nas obecnie problemem najważniejszym, od którego zależy cała nasza potęga. Musimy starać się conajmniej dorównać zachodnim potęgom morskim.

Historja Bałtyku jest ściśle związaną z historją chlubnych wieków Polski. Z czasów dla Polski najchlubniejszych, ze Złotego Wieku za Jagiellonów, kroniki notują, iż pod polską banderą zawijały statki do najodleglejszych portów, wioząc nasze produkty.

Dziś, niestety, posługujemy się parowcami obcemi, wywożąc tem samem pieniądz z kraju. Chcąc temu zapobiec z wyżej przytoczonych względów, musimy poprzeć poczynania Komitetu Floty Narodowej, zapełniając szeregi tej organizacji.

Składka członkowska wynosi rocznie 1 zł., którą uprasza się wysyłać pod adresem: Komitet Floty Narodowej, Warszawa, Elektoralna 2 lub P. K. O. Warszawa Nr. 30.

Nadmienić wypada, że w zrozumieniu tej podniosłej akcji pracownicy Urzędu Telegraficznego w Katowicach założyli koło miejscowe Komitetu, przyczyniając się w ten sposób do rozwoju i potęgi Państwa Polskiego.

OFIARY.

Urząd Gminny w Kawęczynie, pow. Janów Lub. — zł. 30. Ajencja Prasowa i Handlowa T. Siemianowski, Zakopane — zł. 7.68. Zarząd Szkoły 7 kl. żeńskiej im. Św. Kingi w Stryju ul. Piotra Skargi — zł. 47. 4 Dyon Samoch. w Łodzi ul. Wierzbowa 20 — zł. 7. Korpus Oficerski 78 pp. Baranowicze — zł. 136. Okręgowy Urząd Ziemski Lublin — zł. 30.50. Zapiórkowski, Nowy Targ zł. 45.90. 6 kl. Szkoła Powsz. Murowana Goślina pow. Obornicki — zł. 3. Wydział Pow. Ostrów Poznański — zł. 200. Szkoła Sowy, p-ta Pakosław pow. Rawicz — zł. 3. Spółka Producentów Krochmalu I. Wilski, K. Arkuszewski i S-ka w/m., Kopernika 30 — zł. 25. E. Teller, Biecz — zł. 64.35. Z. Feszczman, Kołomyja — zł. 57 (Farb. Chem. Kolonj.). 2 p p. leg. Pińczów — zł. 30. Zakł. Amun. „Pocisk" w/m., Mińska 25 — zł. 500. Rektyfikacja Warszawska w/m, Dobra 48/56 — zł. 30. Spółka Tow. Miesz. Osada Państw. w Warsz. „Ognisko 2-e", Raszyńska 15 — zł. 15. Urząd Gminy Berszty, pow. Grodzieński — zł. 50. Komenda P. P. w Stanisławowie — zł. 154. Gimn. Państw. im. St Staszica, Sosnowiec — zł. 29. Szkoła Franciszkań-

ska w Gnieźnie, Rynek 18 — zł. 44. Fabryka Przewodów Rurowych „Compensator" W. Maciejewski i S-ka w/m., Wola, Św. Stanisława 1/3 — zł. 100. Pom. Skład. Uzbroj. 8 Toruń 2 — zł. 5.80. Szkoła Powszechna w Grabowie Król. p. Nowa Wieś Król. pow. Krośno — zł. 4.20. Szkoła I w Janowie, pow. Katowicki — zł. 4.11. Nadleśnictwo Klewańskie w Klewaniu zł. 8.60. Gimn. Państw. im. St. Staszica, Sosnowiec — zł. 44. Szkoła Powsz. w Bninie, p-ta Samostrzel, pow. Wyrzyski — zł. 7.50. Związek Księgarzy Polskich w/m., Hortensja 4 — zł. 120. Starostwo w Oświęcimie — zł. 23.62. Dr. Rajmund Kamiński m. Gniew, p-ta i pow. loco — zł. 50. Urząd gm. Okalewo, p-ta Skrwilno — zł. 10. Nauczycielstwo gm. Ruszkowo, p ta Skulsk, pow. Nieszawski — zł. 13. Szkoła IV Katowice — Załęż — zł. 12.40. 5 kl. Szkoła Powsz. Turzec, pow. Stołpce — zł. 18. Powsz. Szkoła Żeńska w Staszowie — zł. 12. Zarząd Szkoły w Jasieńcu i Sosniewicach, gm. Jasieniec, pow. Grójecki — zł. 6. Wład. Krafft, w/m. Koszykowa 38 — zł. 5. Gminna Kasa Poż. Oszcz. w Radziwiłłowie koło Brodów — zł. 18.38. Policja Państw. w Tłumaczu — zł. 55. 6 kl. Szkoła Powsz. Murowana Goślina, pow. Obornik, woj. Poznań — zł. 3. Magistrat m. Parczewa, ul. Szlachecka — zł. 19. Wydz. Pow. Sejm. Pułtuskiego — zł. 76. 2 d. a. k. Ostrołęka — zł. 25. Główna Kasa Miejska Rogóżno Wlkp. — zł. 100. Jerzy Ursyn Niemcewicz, Dwór Ciecierówka, pow Grodzieński — zł. 20. Związek Eksportowy Przem. Metalowego i Przetwórczego, w/m., Traugutta 4 — zł. 25. Urząd Gminy Kuflew, p-ta Mrozy — zł. 150. Urząd Gminy Olkiewickiej, pow. Wileńsko-Trocki — zł. 10. 7 kl. Publ. Szkoła Powsz. w Łunińcu — zł. 35. Dyrekcja Państw. Semin. w Kcywi, pow. Szubiński — zł. 5.69. Szkoła Wydz. w Rawiczu Wlkp. zł. 41.20. Wydz. Pow. Pilzno, Małopolska — zł. 100. Szkoła Podchor. w Bydgoszczy, ul. Gdańska 76b — zł. 105.40. Szpital Wojsk. w Modlinie — zł. 40. Komunalna Kasa Pow. Grodzisk Pozn. — zł. 500. Rejonowy Zakład Żywnościowy w Modlinie — zł. 37. Sąd Okręgowy w Łucku — zł. 22. Urząd Gminy Kuków, pow. Suwalski — zł. 180. Urząd gminy Skobełka — zł. 62. Urząd gminy Ossówno, pow. Węgrowski — zł. 100. Wydz. Pow. w Równem, ul. Słowackiego 2 — zł. 100, Magistrat m. Sokółki — zł. 100.

ZBIÓRKA W WARSZAWIE.

Koło Stołeczne Komitetu Floty Narodowej rozesłało do wszystkich administratorów posesji w Warszawie znaczki Komitetu Floty Narodowej do rozprzedaży lokatorom domów.

Znaczków rozesłano na ogólną sumę około 400 tysięcy złotych.

Dzięki uprzejmej pomocy pp. Dzielnicowych P. P. znaczki w ciągu kilku dni zostały wręczone około 12 tys. administratorów.

Z akcji powyższej wpływa codziennie do Komitetu kilkaset złotych.

STAŁA KOMUNIKACJA Z PORTÓW POLSKICH

Z portów polskich wyruszają w stałych odstępach czasu statki pasażersko towarowe następujących przedsiębiorstw okrętowych:

POLSKO - BRYTYJSKIEGO T-WA OKRĘTOWEGO (biuro w Gdyni) — stała komunikacja między Gdynią — a Londynem. Statki wyruszają w każdy piątek z Gdyni.



P. Zawadzki, prezydent m. Chełmna, zasłużony propagator polskiej idei morskiej.

BALTIC AMERICA LINE (Agent fir. Bergenske Gdynia i Gdańsk Hundegasse 67/68), stała komunikacja między portami polskiemi a Halifaxem i New Yorkiem:

Statki wyruszają z Gdańska:

„Lituania"	dnia 14 sierpnia r. b.
„Polonia" (z Gdyni)	dnia 20 „ „
„Estonia"	dnia 28 „ „
„Lituania"	dnia 18 września r. b.
„Polonia"	dnia 25 „ „
„Estonia"	dnia 8 październ. „
„Polonia"	dnia 31 „ „
„Estonia"	dnia 13 listopada „
„Lituania"	dnia 19 „ „

przybywają z New-Yorku dn. 31.VIII; 7.IX; 17.IX; 5.X; 26.X; 16.X; 30.XI; 7.XII r. b.

TWO „CHARGEUR REUNIS" ul. Królewska 10, Warszawa, (ul. Świętojańska — Gdynia): komunikacja między Gdynią a portami; Le Havre, Rio de Joneiro, Santos, Buenos Aires.

Statki wyruszają z Gdyni:

„Krakus"	dnia 31 sierpnia r. b.
„Światowid"	dnia 10 październ. „
„Krakus"	dnia 20 listopada „
„Światowid"	dnia 31 grudnia „

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE (Warszawa, ul. Królewska 27).

Statki wyruszają z Gdyni:

„Pologne"	dnia 8 sierpnia r. b.
„Virginie"	dnia 11 „ „
„Virginie"	dnia 24 „ „
„Virginie"	dnia 8 września „
„Pologne"	dnia 21 „ „
„Vidginie"	dnia 22 „ „
„Virginie"	dnia 5 październ. „
„Virginie"	dnia 19 „ „
„Pologne"	dnia 1 listopada „

ZJEDNOCZONA KORPORACJA BAŁTYCKA (United Baltic Corporation Ltd.), utrzymuje stałą komunikację między Polską a Anglją pod nazwą: „Anglo-Baltic Line".

Statki wyruszają z Gdańska (w piątek):

„Baltonia"	dnia 23 sierpnia r. b.
„Baltriger"	dnia 30 „ „
„Baltonia"	dnia 6 września „
„Baltriger"	dnia 13 „ „
„Baltonia"	dnia 20 „ „



Feliks Sommer, dyrektor sp. akc. Koproolna", która bardzo życzliwie od 10-u lat popiera polską akcję morską.

Z MARYNARKI FRANCUSKIEJ



Krążownik francuski „Tourville" wyruszył w podróż dookoła świata, zatrzymując się śród wysp Oceanji (Hiva-Oa). Oficerzy francuscy przeprawiają się z krążownika na płytki brzeg wyspy Atuany, dla zbadania jej wnętrza.

PERTRAKTACJE W SPRAWIE CZECHOSŁOWACKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W Pradze prowadzone są obecnie pertraktacje z T-wem Walter Hunciman and Co. Ltd. (siedziba w Newcastle — on Tyne w sprawie utworzenia mieszanego towarzystwa okrętowego dla transportu towarów czechosłowackich do krajów zamorskich z kapitałem zakładowym 300.000 funtów, przyczem stronie czechosłowackiej zagwarantowana ma być absolutna większość. Projektowane jest na początek kupno czterech statków 1·250 tonowych, które pod flagą czechosłowacką kursowałyby między Hamburgiem i portami angielskiemi.

WIZYTA ESKADRY KRĄŻOWNIKÓW WŁOSKICH W GDYNI.

Do Gdyni przybyła ostatnio eskadra, złożona z dwóch krążowników włoskich „Ferruccio" i „Piza" pod wodzą kontradmirała Rotta. Na pokładzie obu tych krążowników odbywa podróż ćwiczebną dwustu kadetów włoskiej marynarki wojennej, którzy w dwóch partjach zwiedzili P. W. K., serdecznie przyjmowani w Poznaniu.

STREFY WOLNOCŁOWE W PORTACH RUMUNJI.

W najbliższym czasie parlamentowi rumuńskiemu zostanie przedłożony projekt ustawy o utworzeniu stref wolnocłowych w rumuńskich portach morskich i rzecznych: z chwilą przyjęcia tej ustawy niezwłocznie rozpoczęte będą prace nad zorganizowaniem stref wolnych w Galacu, Konstancy, Braile i Giurgiu.

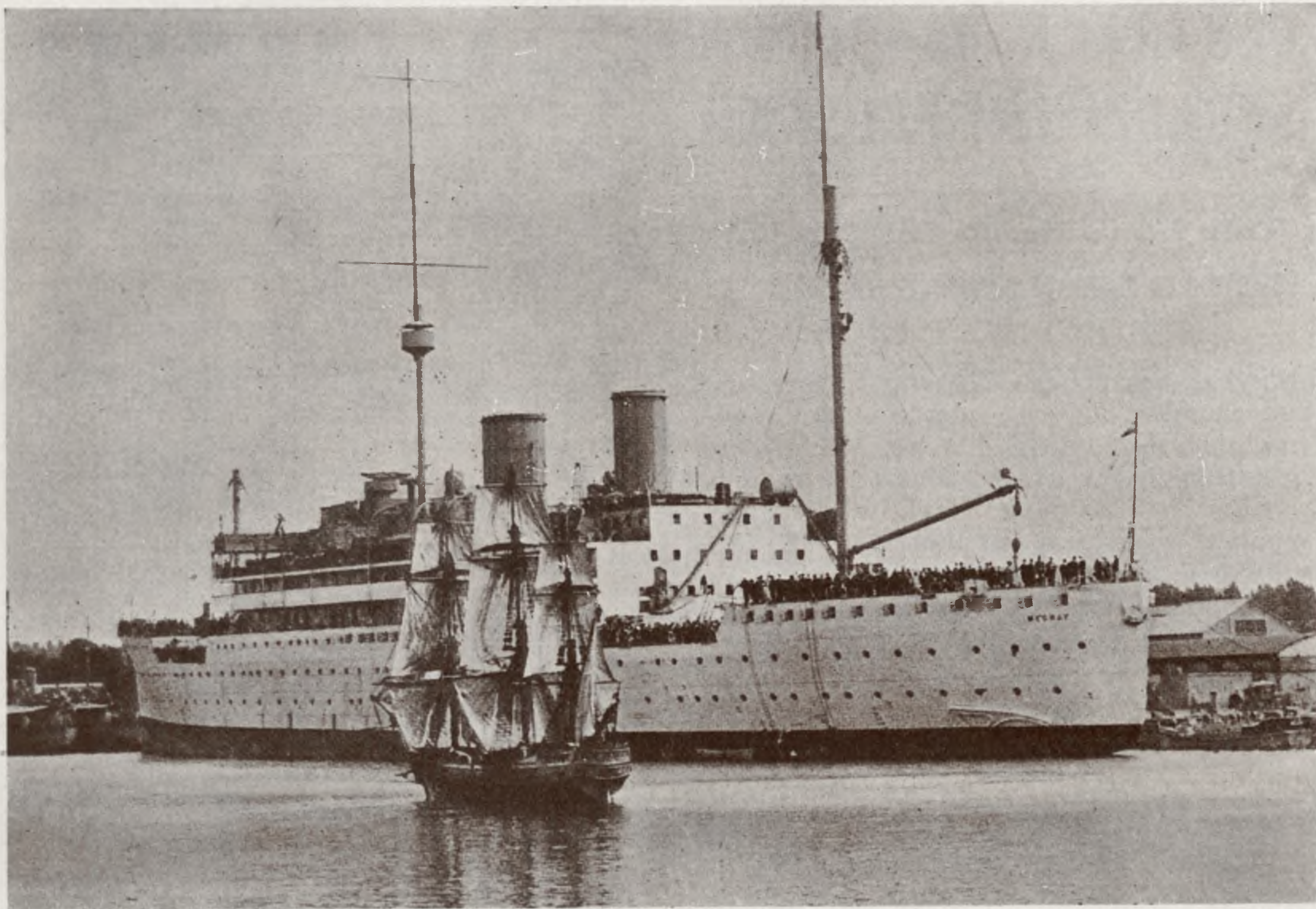
W myśl projektu strefy wolne stanowić mają jednostki w całej pełni wydzielone z rumuńskiego obszaru celnego, obejmujące wszelkiego rodzaju składy handlowe, a również magazyny celem przepakowywania i przerabiania towaru, oraz przedsiębiorstwa przemysłowe, pracujące na su

Z MARYNARKI AMERYKAŃSKIEJ



Nowozbudowane angielskie łodzie motorowe tem się odznaczają, że przy szybkości 30 węzłów, dzięki swej konstrukcji, czynią stosunkowo małe wzburzenie wody.

TYDZIEŃ MORSKI W ANGLJI



„Tydzień morski" w Anglji (między 12 a 19 sierpnia r. b.) obfitował w szereg uroczystości i niezwykłości. Oto obok nowożytnego statku „Medwey", zbudowanego w Borrow i udającego się obecnie do Cuin jako statek matka stoi model żaglowca z 18 wieku, jeden z rekwizytów „Tygodnia morskiego" w Chatham.

rowcach krajowych lub obcych; co do przedsiębiorstw przemysłowych przewiduje się pewne ograniczenia odnośnie działów produkcji istniejących w Rumunji. Towary wwożone do Rumunji ze strefy wolnej opłacać mają oprócz wszystkich innych taks 50% taksy portowej; obroty w strefie wolne są od wszelkich podatków.

Zarząd strefy wolnej ma się składać z Komitetu Kierowniczego, składającego się z reprezentantów ministerstw gospodarczych, miejscowej izby handlowej oraz gminy. Komitet ten, działający przy pomocy dyrektora, zachowuje swe kompetencje w zmienionej formie również w wypadku odstąpienia strefy w koncesję w całości lub częściowo. Strefy wolne posiadać będą autonomję, działalność ich ma być opartą na własnych budżetach, figurujących w ogólnym budżecie państwowym w specjalnym dziale dla stref. Ważnem jest postanowienie, że 25% czystych dochodów każdej strefy przeznaczane ma być na budowanie nowoczesnych urządzeń portowych, niezależnie od formy eksploatacji strefy.

Utworzenie stref wolnych w portach rumuńskich, oddawna już projektowane i debatowane, w nader doniosłym stopniu przyczynić się może do usprawnienie tranzytu, co z kolei ma duże znaczenie dla naszych stosunków handlowych z Lewantem.



Na trójmasztowcu „Alcyon" jest założona we Francji (Decuville) żeńska szkoła marynarki przez Jerzego Hebert'a. Do szkoły przyjmowane są dziewczyny z dobrych rodzin, które przechodzą kurs i ćwiczenia, jak w morskich szkołach męskich.

UNJA ZWIĄZKÓW SPÓŁDZIELCZYCH W POLSCE

Rozwijająca się w szybkim tempie spółdzielczość polska organizuje się w grupy, łączące się na podstawie wspólnych metod pracy, form organizacyjnych, podstaw gospodarczych itp. składających się na typ spółdzielni.

Z tych ugrupowań, w których rozwija się ruch spółdzielczy, najsilniejsza jest Unja Związków Spółdzielczych w Polsce, która skupia spółdzielnie zorganizowane według typu wytworzonego w ciężkich warunkach bytu politycznego i gospodarczego, w jakich się znalazł żywioł polski pod panowaniem pruskiem. Typ ten, który okazał się zwycięskim w walce o polskość b. zaboru pruskiego, charakteryzuje się, jeśli chodzi o spółdzielnie kredytowe, a te stanowią większość w Unji Zw. S., szerokim terenem działania, wszechzawodowym składem udziałowców, zasobnością i dużą odpowiedzialnością nietylko kapitałami własnemi, lecz również dodatkową często nieograniczoną.

W skład Unji Związków Spółdzielczych w Polsce wchodzą cztery związki rewizyjne a mianowicie:

1. Związek Spółdzielni Polskich w Warszawie; 2) Związek Stowarzyszeń Zarobkowych i Gospodarczych we Lwowie; 3) Związek Rewizyjny Spółdzielni Kółek Rolniczych w Krakowie; 4) Związek Spółdzielni Zarobkowych i Gospodarczych w Poznaniu.

Poza tem w skład Unji Z. S. wchodzą następujące centrale Gospodarcze: 1) Bank Związek Spółek Zarobkowych S. A.; 2) Centrala Rolników S. A.; 3) Związkowa Centrala Maszyn S. A.; 4) Hurtownia Spółek Spożywców S. A.; Spółdzielnia Wydawnicza Unji Związków Spółdzielczych w Polsce; 6) Związek Gospodarczy Spółdzielni Mleczarskich; 7) Bank Osadniczy S. A.; 8) Związek Ekonomiczny Spółdzielni Kółek Rolniczych w Krakowie; 9) Centrala Handlowa Spółdzielni Polskich w Warszawie.

Tak zorganizowana Unja Związków Spółdzielczych w Polsce stanowi ugrupowanie, które znaczeniem daleko odbiega od pozostałych ugrupowań spółdzielczych. (

Z zestawienia wyników działalności za r. 1927 wynika, że suma bilansu Unji Z. S. wynosiła 54% sumy bilansu całej zorganizowanej w Polsce spółdzielczości. Kapitały własne 51%, a wkłady przez nią zgromadzone wynosiły 63% ogółu wkładek zebranych przez spółdzielczość. Rok następny, t. j. 1928 wykazał dalszy postęp w rozwoju gospodarczem Unji Z. S. Według danych, zebranych od 1190 spółdzielni na ogólną liczbę należących do Unji 1336. Suma bilansu wzrosła z 538 milj. zł. do 818 milj., kapitały własne wzrosły z 73 milj. na 104 mil. zł. Wkłady z 168 milj. urosły do 225 milj. zł. Suma udzielonych kredytów podniosła się z 336 milj. zł. na 430. Kapitał obrotowy powiększył się znacznie osiągając sumę 646 milj. zł. Również znacznie powiększył się obrót towarami, wyrażony w złotych, gdyż z 279 milj. zł. na 372.5 milj.

Cyfry te świadczą o postępach, jakie czyni Unja Zw. Sp. w rozwoju gospodarczym i znaczeniu, jakie w ruchu spółdzielczym odgrywa. Lecz nietylko w ruchu spółdzielczym znaczenie Unji jest pierwszorzędne, gdy operując tak wielkiemi kapitałami i prawie tysiącem pięciuset placówkami Unja Związków Spółdzielczych odgrywa bardzo poważną rolę w życiu gospodarczem Polski, pracując skutecznie nad organizacją gospodarczą jej społeczeństwa i nad podniesieniem jego dobrobytu.

PODRÓŻ DOOKOŁA ŚWIATA NA KUTRZE ALAINA GERBAULT'A

Francuz Alaine Gerbault wyjechał na swym ożaglonem kutrze „Firecrest" z Cannes dnia 25 kwietnia 1923 r., i zrobiwszy podróż dookoła świata sam jeden na swem kutrze wraca do Hawru dn. 26 lipca roku b.

Ten niezwykle heroiczny, szczęśliwy i pierwszy w dziejach ludzkości czyn, by na kutrze ożaglonym odbyć podróż przeszło 60.000 klm., stał się przedmiotem entuzjazmu w całem świecie, (Gebrault otrzymał od Francji krzyż legji honorowej), w Polsce p. Bernard Kowalski uczcił jego wysiłek czynem poetyckim.

Alainie, spojrzyj! — Morze cię woła! —
Słyszysz? — Ryk burzy!... i taniec
orkanów! —
Sól z bryzgiem fal do Twego niesie czoła,
Jak pieśń, co w sercu jest umiłowaną.

Zwiń żagle! Niechaj na Twojej łodzi
Sterczy wśród fal szypułka — maszt
wyniosły!
Patrz, nowy wał olbrzymów — fal
nadchodzi —
Ty trwasz do masztu sercem przyrosły!
Ty patrzysz, jako wściekły sztorm miota
Tobą i krechkiem drewnem śród fali...
Szały wód łamie twa wielka tęsknota,
Ku nowych brzegów niedosiężnej dali.

Alainie Gerbault odważny i śmiały,
Ty, który rzekłeś: ojczyzna i morze! —
Jesteś herosem wielkim, przezuchwałym,
Kiedy czółenkiem oceany porzesz!

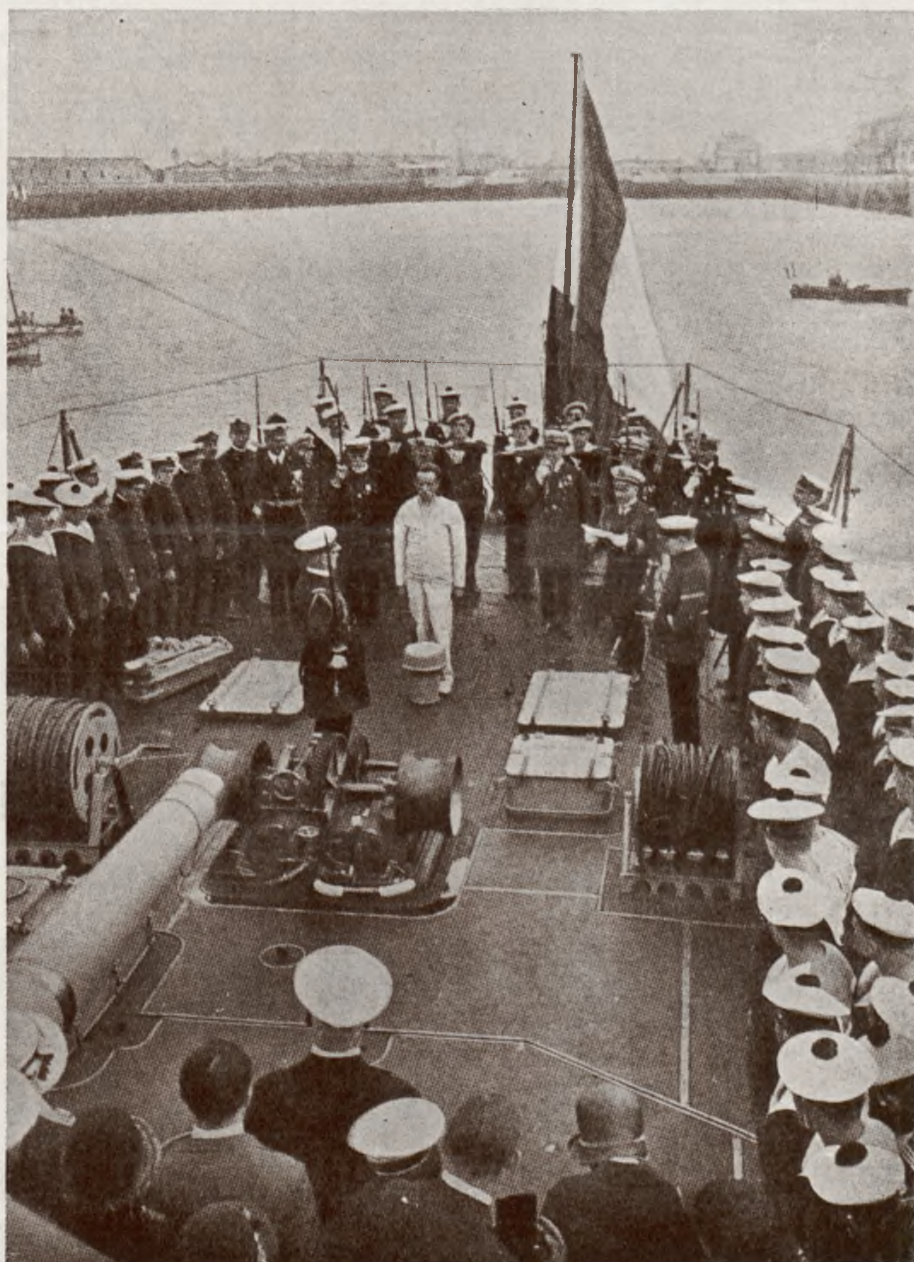
Bernard Kowalski.



Czółno „Firecrest" Alain'a Gerbault'a.



Alain Gerbault na swem ożaglonem czółnie „Firecrest".



Śmiały żeglarz Alaine Gerbault, który w przeciągu 5 lat przebył na małem czółnie 60.000 kilometrów dookoła świata otrzymuje na francuskim torpedowcu od Francji krzyż legji honorowej.

Prenumerata: rocznie 18 zł, półrocznie 9.
Adres redakcji i administracji: Warszawa, ul. Aleje Jerozolimskie 23, tel. 531-27.

ZA WYDAWNICTWO: JÓZEF KĄKOLEWSKI. REDAKTOR ODPOWIEDZIALNY: STANISŁAW LECH-TOMCZAK.

„Drukarnia Literacka", Nowy Świat 22, tel. 281-88.